

Εν μέσω θυέλλης πλέουν ακτοπλοΐα και κρουαζιέρα

Ο ΣΕΕΝ γιορτάζει 100 χρόνια από την ίδρυσή του

Του Λάμπρου Καραγεώργου
lkar@naftemporiki.gr

Σε μια πολύ κρίσιμη συγκυρία τόσο για την ακτοπλοΐα όσο και την κρουαζιέρα, ο Σύνδεσμος Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας που εκπροσωπεί και τους δύο κλάδους γιορτάζει τα 100 χρόνια λειτουργίας του.

Όπως προκύπτει από όσα δηλώνουν στη «Ν» ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ Μιχάλης Σακέλλης και ο αντιπρόεδρος κρουαζιέρας Ανδρέας Ποταμιάνος, και οι δύο κλάδοι «πλέουν εν μέσω θυέλλης», λόγω και της πανδημίας του κορονοϊού.

«Αυτή τη στιγμή η ακτοπλοΐα κινδυνεύει», λέει ο κ. Σακέλλης. «Φέτος θα κάνουμε κανονικά τα δρομολόγια και θα καλυφθούν όλες οι ανάγκες. Αυτό που δεν ξέρουμε είναι τι θα γίνει του χρόνου. Αν θα έχουμε τότε τα απαραίτητα πλοία για να στηριχθεί ο τουρισμός που θα έχει ανακάμψει. Γιατί αν στο μεταξύ φύγουν πλοία τότε δεν υπάρχουν άλλα να τα αντικαταστήσουν. Όποιο πλοίο φεύγει, χάνεται, είναι μια απώλεια». Στην ερώτησή μας γιατί υπάρχει ο κίνδυνος να αποχωρήσουν πλοία από τη χώρα, ο κ. Σακέλλης εξηγεί ότι το 2020 ο κλάδος κατέγραψε 130 εκατ. ευρώ ζημιές. Φέτος θα έχει πολύ περισσότερες, καθώς δεν αναμένεται θεαματική βελτίωση της κίνησης λόγω πανδημίας, ενώ θα αυξηθούν πολύ τα έξοδα λόγω ακριβότερων καυσίμων. Αν αυτά τα δύο χρόνια, 2020-2021, ο κλάδος κάνει περίπου 300 εκατ. ευρώ ζημιές, πού θα στηριχθεί, όταν πέρυσι με 130 εκατ. ευρώ ζημιά έλαβε οικονομική ενίσχυση από την πολιτεία μόλις 30 εκατ. ευρώ, αναρωτιέται ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ.

Πώληση πλοίων

Προκειμένου, συνεχίζει, να είμαστε εντάξει στις υποχρεώσεις μας, μπορεί να πουλήσουμε πλοία γιατί το πλοίο μπορεί να φύγει, υπογραμμίζει, και υπενθυμίζει ότι ο Σύνδεσμος ζητά αύξηση της οικονομικής στήριξης του κλάδου.

Ο κ. Σακέλλης σημειώνει ότι ο ΣΕΕΝ έκανε σημαντικές προ-

Μέλη και ρόλος

▼ Μέλη του ΣΕΕΝ είναι ελληνικές και ευρύτερα κοινοτικές πλοιοκτίτριες και διαχειρίστριες εταιρείες επιβατηγών - οχηματαγωγών και επιβατηγών εν γένει πλοίων, τα οποία δραστηριοποιούνται στον χώρο της ακτοπλοΐας, των διεθνών γραμμών και της κρουαζιέρας. Ο ΣΕΕΝ είναι θεσμικός συνομιλητής του υπουργείου Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και της ελληνικής κυβέρνησης για τη διαμόρφωση του ακτοπλοϊκού δικτύου και γενικότερα για όλα τα ζητήματα της επιβατηγού ναυτιλίας και νησιωτικής πολιτικής.

σπάθειες να αναδειξει τα προβλήματα που αντιμετωπίζει λόγω της πανδημίας ο ακτοπλοϊκός κλάδος και οι παρεμβάσεις που είχαν ορισμένα θετικά αποτελέσματα. Έτσι, πέραν της έστω «κουτσουρεμένης» οικονομικής στήριξης που έλαβε μέσω του χαρακτηρισμού όλων των γραμμών ως «δημόσιας υπηρεσίας», μεταξύ άλλων ο σύνδεσμος επέτυχε να συμπεριληφθούν οι θαλάσσιες μεταφορές στους μειωμένους συντελεστές ΦΠΑ 13%, όπως επίσης και την παράταση

Ναυλαγορά

| | 07/04 | 06/04 |
|-----|-------|-------|
| BDI | 2.127 | 2.092 |
| BCI | 2.709 | 2.528 |
| BPI | 2.358 | 2.431 |
| BSI | 1.792 | 1.809 |
| BHI | 1.090 | 1.110 |

+1,67% Με άνοδο 35 μονάδων, στις 2.127 μονάδες, έκλεισε χθες Τετάρτη 7 Απριλίου ο δείκτης **Baltic Dry Index (BDI)**. Από τους υπόλοιπους δείκτες, όλοι κινήθηκαν καθοδικά, εκτός του δείκτη BCI που έκλεισε με άνοδο.

της χειμερινής περιόδου τους μήνες Απρίλιο και Μάιο 2020, την επιδότηση των εργοδοτικών εισφορών από 1/7 έως 30/9 κ.ά.

Αναφερόμενος στο μέλλον, ο κ. Σακέλλης θεωρεί σημαντικό το θέμα της ανανέωσης του ακτοπλοϊκού στόλου, μια προσπάθεια στην οποία συμμετέχει ο ΣΕΕΝ ενεργά στο πλαίσιο του Ναυτικού Επιμελητηρίου Ελλάδος και του προέδρου Γιώργου Πατέρα για την εξασφάλιση των αναγκαίων κεφαλαίων. Η προσπάθεια αυτή είναι σε εξέλιξη και ήδη υπάρχουν επαφές του ΝΕΕ με τον υπουργό Οικονομικών και αναμενόμενες τις τελικές αποφάσεις για τη χρηματοδότηση του τελευταίου σταδίου της μελέτης που θα αφορά τη λεπτομερή καταγραφή των αναγκών και τις τελικές προτάσεις για τη συγκέντρωση των απαραίτητων κεφαλαίων. Σημειώνεται ότι η χρηματοδότηση της μελέτης εντάχθηκε ως project στο Ταμείο Ανάκαμψης.

Το καθεστώς δρομολόγησης

Ένα ακόμη σημείο στο οποίο ο ΣΕΕΝ αποδίδει ιδιαίτερη σημασία είναι το καθεστώς δρομολόγησης των πλοίων. Θεωρεί ότι όπως άλλωστε επιτάσσει το θεσμικό πλαίσιο η δρομολόγηση ενός πλοίου είναι ελεύθερη εφόσον το πλοίο δηλωθεί εμπρόθεσμα. Όμως και οι εκπρόθεσμες δρομολογήσεις θα πρέπει να είναι ελεύθερες με κάποιες προϋποθέσεις που δεν θα είναι απαγορευτικές για την εμπορική εκμετάλλευση του πλοίου.

Ορισμένες φορές το επιχειρήμα «δεν υπάρχουν κοινωνιακές ανάγκες» έβαλε φρένο στη δρομολόγηση νέων πλοίων τα οποία αποκτήθηκαν από τους ιδιοκτήτες τους στο μέσον της σεζόν και δηλώθηκαν ως εκ τούτου εκπρόθεσμα για δρομολόγια. Ωστόσο, το αίτημά τους δεν έγινε δεκτό, καθώς ανταγωνιστές αντιδρούσαν, με αποτέλεσμα τα πλοία να παραμένουν δεμένα και ανενεργά για μεγάλο χρονικό διάστημα. Ο ΣΕΕΝ υποστηρίζει, όπως εξηγεί ο κ. Σακέλλης, ότι πάντοτε τα νέα πλοία πρέπει να δρομολογούνται με κάποιες προϋποθέσεις οι οποίες δεν θα είναι απαγορευτικές για την εμπορική



Αυτή τη στιγμή η ακτοπλοΐα κινδυνεύει, λέει ο πρόεδρος του ΣΕΕΝ, Μιχάλης Σακέλλης. Φέτος θα κάνουμε κανονικά τα δρομολόγια και θα καλυφθούν όλες οι ανάγκες. Αυτό που δεν ξέρουμε είναι τι θα γίνει του χρόνου.

κή εκμετάλλευση του πλοίου. Το επιχειρήμα «δεν υπάρχουν κοινωνιακές ανάγκες» είναι έωλο, καθώς ποιος είναι αυτός που τις καθορίζει; Επιπλέον η ιστορία έχει δείξει, τονίζει ο κ. Σακέλλης, ότι οι δρομολογήσεις νέων πλοίων δημιουργούν καινούργιες κοινωνιακές ανάγκες και φέρνει το παράδειγμα συγκεκριμένης γραμμής στη Ραφήνα που κάποτε κανείς πλοιοκτήτης δεν ήθελε να βάλει πλοίο και τώρα την εξυπηρετούν περισσότερα από δέκα στη διάρκεια της ημέρας.

Τέλος, ο κ. Σακέλλης υπογραμμίζει ότι ο ΣΕΕΝ θα συνεχίσει τις προσπάθειες για να γίνει κατανοητή η έννοια της νησιωτικότητας και να αναγνωριθεί η αναγκαιότητα των θαλασσιών συγκοινωνιών τόσο από τους Ευρωπαίους, αλλά και από τους Έλληνες νομοθέτες. Είναι φανερό, λέει, ότι επί πολλές δεκαετίες απουσίαζε από το κυβερνητικό λεξιλόγιο η φράση θαλάσσιες συγκοινωνίες. Πρώτη φορά η ακτοπλοΐα μπήκε σε αναπτυξιακό κείμενο στο υπό ψήφιση σχέδιο του Ταμείου Ανάκαμψης.

Η κρουαζιέρα από το 1953

Η κρουαζιέρα όπως είναι γνωστή σήμερα γεννήθηκε από το επιβατηγό, το ακτοπλοϊκό πλοίο, λέει ο αντιπρόεδρος κρουαζιέρας του ΣΕΕΝ Ανδρέας Ποταμιάνος. Για τον ίδιο, κομβικό ήταν το 1953, έτος που γεννήθηκε η ελληνική κρουαζιέρα. Τότε σκεφτήκαμε ότι αντί να πηγαίνουμε κάθε μέρα Κυκλάδες με τα ακτοπλοϊκά πλοία, ας σχεδιάσουμε κάτι καινούργιο. Και το 1953, ένα έτος σημαντικό για τον τουρισμό, ξεκινήσαμε κάτι εντελώς καινούργιο. Στοχεύσαμε Έλληνες και ξέ-



Το μέλλον ανήκει στα μικρότερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, τα οποία ειδικά στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο προσφέρουν ιδανικές συνθήκες ταξιδιού, σύμφωνα με εκτίμηση του αντιπροέδρου κρουαζιέρας, Ανδρέα Ποταμιάνου.

νοι να γνωρίσουν τα νησιά μας και αρχίσαμε τις κρουαζιέρες πέντε και δύο ημερών. Οι κρουαζιέρες πέντε ημερών ήταν από Πειραιά σε Κρήτη, Ρόδο και Έφεσο και Κωνσταντινούπολη, ιδιαίτερα δημοφιλείς σε Αμερικανούς, που αποτελούσαν το 80% των επιβατών, και οι διήμερες ήταν για τους Έλληνες που τα Σαββατοκύριακα ταξίδευαν να γνωρίσουν τα νησιά. Ποταμιάνοι, Τυπάλδοι, Καβουνίδης, Γιανουλάτος, όλοι ακτοπλοίοι, ξεκίνησαν τις κρουαζιέρες. Στη συνέχεια ακολούθησε η επέκταση της δραστηριότητας στο εξωτερικό και συγκεκριμένα σε «ονειρεμένους» για την εποχή αλλά και σήμερα προορισμούς όπως τα Νησιά Γκαλαπάγκος, η Αλάσκα, ο Αμαζόνιος, ο Κόλπος του Μεξικού κ.λπ. Πηγαίναμε με ελληνικά σημαία και ελληνικά πληρώματα, αλλά με μικρού μεγέθους πλοία που δεν ήταν επιβαρυντικά για το περιβάλλον.

Ανταγωνιστικότητα

Γιατί όμως κατέρρευσε η ελληνική κρουαζιέρα; Γιατί υπεστάλη η ελληνική σημαία από τα ελληνικά πλοιοκτησίας κρουαζιερόπλοια; Ο κ. Ποταμιάνος είναι ξεκάθαρος. Το ελληνικό πλοίο έγινε τρεις φορές πιο ακριβό από τα πλοία με ξένες σημαίες και οι περισσότεροι πλοιοκτήτες αναγκάστηκαν να αλλάξουν σημαία. Για τον κ. Ποταμιάνο, το πρόβλημα σε κάθε πλοίο είναι το ξενοδοχειακό προσωπικό, όπως έχει εξηγήσει επανειλημμένα στους εκάστοτε υπουργούς Ναυτιλίας. Αν θέλουμε επανίδρυση της ελληνικής κρουαζιέρας, το ξενοδοχειακό προσωπικό πρέπει να αντιμετωπισθεί όπως το αντιμετωπίζουν τα ξενοδοχεία

4 σταθμοί

1921

Ο ΣΕΕΝ ιδρύθηκε ως «Πανελλήνιος Ακτοπλοϊκή Ένωση» στις **30 Απριλίου** 1921.

1969

Με τροποποίηση του **Καταστατικού** η επωνυμία της Ένωσης έγινε «Ένωση Εφοπλιστών Επιβατηγών Πλοίων».

2004

Με **νέα** τροποποίηση του Καταστατικού μετονομάστηκε σε «Σύνδεσμο Επιχειρήσεων Επιβατηγού Ναυτιλίας».

2011

Τα μέλη της Ένωσης Επιχειρήσεων Ναυτιλίας εγράφησαν στον ΣΕΕΝ και οι δραστηριότητες της ακτοπλοΐας έκτοτε διαχειρίζονται **αποκλειστικά** από τον ΣΕΕΝ.

και να ορισθεί ότι ναυτικοί, μηχανικοί, καπεταναίοι μπορεί να είναι Έλληνες και να έχουν τις συμβάσεις τους, αλλά το ξενοδοχειακό προσωπικό μπορεί να είναι και ξένο ή να αμειβεται όπως στα ξενοδοχεία. Τότε το ελληνικό πλοίο γίνεται πιο ανταγωνιστικό. Η ελληνική κρουαζιέρα γονάτισε από αυτό τον λόγο. Όσο πατριώτης να είσαι, όταν έχεις ανταγωνισμό μοιραία αντιμετωπίζεις προβλήματα, λέει ο «πατριάρχης» της ελληνικής κρουαζιέρας. Η περιοχή μας, προσθέτει ο κ. Ποταμιάνος, είναι ιδεώδης για κρουαζιέρα γιατί αν ανοίξει η Αίγυπτος μαζί με τη Ιερσόδολμα και την Κωνσταντινούπολη, μπορείς να ταξιδεύεις στην ιστορία. Τα επταήμερα ταξίδια από Πειραιά, Κρήτη, Αλεξάνδρεια, Ιερσόδολμα, Κύπρος, Έφεσο, Κωνσταντινούπολη είναι ιδιαίτερα ελκυστικοί προορισμοί για τους Αμερικανούς που έρχονται στην περιοχή για την ιστορία της.

Ο κ. Ποταμιάνος εκτιμά ακόμη ότι, όπως δείχνει και η πανδημία αλλά και τα περιβαλλοντικά θέματα που ανακύπτουν, το μέλλον ανήκει στα μικρότερου μεγέθους κρουαζιερόπλοια, τα οποία ειδικά στη Νοτιοανατολική Μεσόγειο προσφέρουν ιδανικές συνθήκες ταξιδιού.

Επίσης, τόσο ο ίδιος όσο και ο κ. Σακέλλης τάσσουν υπέρ της συνεργασίας του Συνδέσμου με την παγκόσμια ένωση εταιρειών κρουαζιέρας, την Clia, με στόχο την προώθηση όλων των θεμάτων που απασχολούν τον κλάδο στη χώρα μας. [SID:14241182]